



Villes et urbanismes du Sahara

Éric Verdeil

► To cite this version:

| Éric Verdeil. Villes et urbanismes du Sahara. 2003. halshs-00003059

HAL Id: halshs-00003059

<https://shs.hal.science/halshs-00003059>

Submitted on 12 Oct 2004

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Villes et urbanismes du Sahara

Par Eric Verdeil

(paru dans *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, 2003/4, pp.322, 336)

Note de lecture sur :

Olivier Pliez, *Villes du Sahara. Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Editions (Espaces et Milieux), 2003, 199 p., préface de Marc Côte

Taoufik Souami, *Aménageurs de villes et territoires d'habitants. Un siècle dans le Sud du Sahara*, Paris, l'Harmattan (Perspectives méditerranéennes), 2003, 420 p., préface de Michel Marié

« En un sens, le Sahara est aussi une « ville » pleinement intégrée aux dynamiques du monde actuel »(p.174) : telle est la conclusion paradoxale de l'ouvrage d'Olivier Pliez, même si la provocation y est tempérée par l'usage de guillemets. La ville, là où les citadins-touristes de notre époque voient des dunes dorées, où les anthropologues et les géographes de la première moitié du vingtième siècle décelaient le déclin du monde rural oasien considéré comme totalité autarcique. L'analyse des étapes de l'urbanisation du Fezzan, observatoire des mutations urbaines du Sahara, dégage les effets conjugués de l'action étatique d'intégration du Sahara dans les territoires nationaux et de la reprise de circulations transsahariennes de migrants et de biens, par lesquelles le plus vaste désert de la planète se trouve partie prenante à la mondialisation. De ce double mouvement résulte un changement social, que l'auteur appréhende par le décryptage de nouveaux rapports des habitants à leurs territoires urbains, de nouvelles urbanités.

La première partie « Les villes du Fezzan entre territoire d'Etat et carrefour » adopte une perspective diachronique et identifie quatre cycles urbains : le premier est celui des circulations marchandes transsahariennes créatrices de villes étapes, avec leurs souks (marchés) et leur ksour (citadelles). Lors de l'affirmation des dominations coloniales, cette organisation spatiale périclité et le Fezzan n'est plus qu'un espace sans ville. A partir des années 1970, l'abondante rente pétrolière dont le pays bénéficie rend possible la politique d'aménagement du territoire et d'intégration nationale théorisée par le colonel Khadafi. Elle engendre la création d'un nouveau réseau urbain qui fixe les nomades grâce à une généreuse politique de logement et d'équipement. L'embargo et la diminution de la rente pétrolière expliquent en partie la libéralisation qui intervient au tournant des années quatre-vingt-dix. Le carrefour fezzanais est réactivé. Nomades sahariens et réfugiés de pays voisins comme le Tchad ou de Soudan y convergent et s'y fixent progressivement. La région est aussi un point de passage d'hommes et de marchandises entre l'Afrique subsaharienne et la Méditerranée. Le Fezzan se couvre de bourgades de quelques milliers d'habitants chacune formant réseau le long des axes.

La deuxième partie « Les dynamiques locales encadrées par l'Etat » cerne les traductions spatiales des mutations engendrées par l'urbanisation généralisée du Sahara. Ces mutations s'inscrivent dans une dynamique socio-politique où l'Etat, principal redistributeur de la rente pétrolière, s'efface progressivement, à la fois par proclamation idéologique et par nécessité économique depuis les années quatre-vingt-dix, devant les tribus qui dominent les conseils populaires locaux. Ces acteurs locaux, entre cadre étatique et familial, deviennent les agents d'une économie informelle en plein essor pour pallier la baisse des moyens et des actions de l'Etat. La fin du modèle étatique est perceptible dans l'évolution des formes urbaines, où le logement d'initiative publique cède la place à un secteur résidentiel privé et, pour les plus démunis, à un habitat non-réglementaire. Les paysages urbains reflètent les nouvelles hiérarchies sociales. L'espace rural, où se déploient de nouvelles activités agricoles, témoigne des aléas de l'agriculture bureaucratique, que symbolisent les spectaculaires pivots d'irrigation. De nouvelles catégories d'exploitants, jouant de leurs ressources familiales et des

aides de l'Etat, innovent et bénéficient pour leurs cultures spéculatives des marchés urbains locaux ou de ceux du littoral méditerranéen.

La troisième partie « Vers une urbanité saharienne » part du modèle de l'urbanisation étatique appuyé sur un urbanisme défini par des firmes occidentales (italienne, grecque ou finnoise). Les lacunes de l'assainissement et le problème des déchets solides en soulignent la crise actuelle tandis que l'espace du logement ou du quartier planifié porte la trace de sa réappropriation par les habitants (étage supplémentaire, clôture de balcons, empiétements sur la rue, ...). Sebha, principale métropole du Fezzan, compte aujourd'hui 150000 habitants, pour partie libyens, ruraux ou nomades regroupés par appartenance villageoise, pour partie étrangers, et rassemblés par origine ethnique ou nationale. La ville officielle et son simili CBD ne proposent guère d'espaces supports de l'urbanité : celle-ci est inventée dans les marges de la ville, dans des marchés où s'échangent les produits modernes du commerce saharien ou ceux de l'agriculture locale. La polycentralité y traduit la diversité sociale de l'agglomération et un « cosmopolitisme inattendu ». Par contraste, les bourgades de la région oasienne du Wadi al Haya témoignent d'une autre urbanité, liée non à la grande ville et à sa diversité mais à la constitution d'un réseau de villages densément reliés par des pratiques quotidiennes de mobilité : « la voiture repousse les limites de l'altérité entre l'ici et l'ailleurs » (p.164) et élargit le champ de la proximité, rendant possible l'émergence d'une urbanité sans ville.

Par delà de l'approche « géohistorique » des espaces urbains sahariens, l'originalité du livre réside dans les perspectives ouvertes dans l'analyse de l'urbanité. Rejetant une conception normative et hiérarchique de l'urbanité, trop souvent en usage pour déprécier l'altération des paysages sahariens par l'urbanisation bétonnante et triste, Olivier Pliez souligne combien est appréciée, par les habitants, l'accès à la modernité du logement. Il montre que les pratiques du quotidien dessinent « une définition de l'urbanité à contre-pied » : celle-ci ne se fonde pas seulement, comme le ferait J. Lévy que discute ici l'auteur, sur « la densité et la diversité mais aussi en considérant autrement la proximité, notamment en la créant comme substitut à l'absence de densité, par la mobilité » (p.167).

Une des qualités de l'ouvrage réside dans la fermeté, la densité et la concision de l'écriture, qu'illustrent quelques-unes des heureuses formules relevées ci-dessus, même si la langue parfois jargonne, comme lorsque le Wadi Al Haya est le cadre d'une « recomposition régionale multiscalaire appuyée sur des représentations spécifiques de l'urbanité » (p.164).

Parfois aussi la concision confine à l'ellipse sinon à la contradiction, comme dans la discussion autour de l'habitat non-réglementaire et de l'autoconstruction. « Entre 1981 et 2000, l'évolution du non-réglementaire correspond à l'autoconstruction [...] » mais quelques lignes plus bas : « L'habitat non réglementaire ne satisfait évidemment plus les catégories qui s'enrichissent, mais sa part reste très insuffisante pour les couches les plus modestes et les migrants, qui se voient en conséquence contraints de se loger par d'autres biais, notamment en recourant massivement à l'autoconstruction » (p.97).

Dans l'ensemble, la brièveté du livre ne nuit pas à la netteté du propos, qui s'inscrit dans une démarche très claire. L'argumentation se nourrit d'un riche travail de terrain, de fines observations des paysages urbains et des pratiques sociales. Ces enquêtes n'ont jamais de caractère systématique, comme s'en explique l'auteur (p.153), en raison de l'altérité linguistique et de la rareté de la documentation disponible comme de celle de travaux repères sur la Libye, cette *terra incognita* des sciences sociales. Les intuitions souvent pénétrantes de l'auteur lui permettent d'interpréter ces faits et, avec prudence, de proposer des généralisations. Le lecteur reste néanmoins parfois sur sa faim : les transactions entre le national et le local (chap.4) ne permettent qu'une présentation distante du jeu d'acteurs, des conflits, de leurs enjeux et des négociations qui se nouent. L'exemple bienvenu de Ghadamès (pp.87-92) demeure isolé. De même, la crise économique et sociale résultant du

désengagement de l'Etat et que les nouvelles stratégies économiques informelles privées visent à palier constitue une toile de fond sous-jacente mais guère documentée. Si les mobilités automobiles autorisent l'émergence d'une nouvelle urbanité, la banalisation de la motorisation est postulée plutôt qu'appuyée sur des indications précises.

L'étude que consacre Taoufik Souami à l'urbanisation du Sud-ouest du Sahara algérien complète l'ouvrage d'Olivier Pliez. Elle en diffère par l'approche disciplinaire (sociologie et urbanisme), le cadre chronologique (de 1880 à 1980) et l'abondant corpus de sources, principalement les archives du service historique de l'armée de terre et une vaste documentation produite par les services administratifs français puis algériens chargés de l'aménagement de ces régions.

Fondamentalement, ce qui oriente ce travail est l'attitude des urbanistes face à l'informel dans les villes du tiers-monde aujourd'hui : ce mélange de mépris pour une ville irrésistiblement produite en marge des lois et des doctrines et de sollicitude qui impose d'y revenir sans cesse, au prix de méthodes autoritaires et au final, souvent contre-productives. L'objectif du livre est de déterminer « à quelles conditions et dans quelles conditions des organismes institutionnels construisent [...] des coopérations ou des coordinations avec l'autoproduction. De quelle manière peuvent-ils construire une telle démarche ? » (p.15) Son originalité est de répondre à cette question par une plongée dans un siècle d'histoire urbaine saharienne, un détour qui se justifie à la fois par une prise de distance avec les enjeux normatifs de l'évaluation du présent et par la mise en évidence d'une histoire complexe et subtile des relations entre l'institutionnel (l'armée puis l'administration française, puis celle de l'Algérie indépendante) et les habitants des ksours du Sahara algérien. Parmi ces acteurs, T. Souami insiste sur les figures d'officiers ou d'ingénieurs, qui loin d'être toujours en position d'imposer des solutions autoritaires,urent souvent composer, négocier et reconnaître dans la population locale des interlocuteurs (caïds, chefs indigènes). A partir des années cinquante et de la mise en œuvre d'une nouvelle doctrine plus centralisée de l'aménagement urbain, reprise après l'Indépendance par les autorités algériennes, la co-production s'efface et laisse place à des relations plus autoritaires. L'éclairage historique permet d'identifier les conditions de la co-production, qui passe, selon l'auteur, par la reconnaissance de l'Autre et la construction d'une relation dans la durée.

L'introduction et la conclusion très claires situent les enjeux et les apports de l'étude du point de vue de la réflexion sur la pratique de l'urbanisme, mais ne font pas justice de la rigueur du travail historique effectué à partir d'une riche documentation et d'une iconographie originale, qui constitue l'autre point fort du livre. Le livre, touffu, propose ainsi une réflexion originale et nuancée sur l'histoire de l'urbanisme dans les pays du Maghreb. La recherche sur l'urbanisme colonial au Maghreb, largement renouvelée par une historiographie récente¹, se trouve ici mise au service d'une compréhension de la formation des villes sahariennes. Quant à l'urbanisme du temps des indépendances dans le monde arabe, son histoire est encore un chantier à venir : T. Souami en propose ici, à travers la documentation produite par les aménageurs, une première lecture pour l'espace géographique considéré. Il souligne en particulier le poids des continuités par rapport à la rupture politique de 1962.

¹ Par exemple, Maurice Culot et Jean-Marie Thiveaud (dirs.), *Architecture française d'outre-mer*, Liège, Mardaga Editeur (Villes), 1992, 405 p. ; Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1999, 478 p. ; Vacher Hélène, *Projection coloniale et ville rationalisée. Le rôle de l'espace colonial dans la constitution de l'urbanisme en France 1900-1931*, Publications du département of Languages and Intercultural Studies, Aalborg University, vol. 33, 2001, 389 p. ou encore Zeynep Celik, *Urban forms and colonial confrontations Algiers under French rule*, Berkeley, University of California Press, 1997.

A l'affût du local, en cherchant à comprendre les négociations dans les creux des comptes-rendus d'opération, il évite les généralisations trop hâtives sur l'importation irréfléchie de modèles extérieurs. Il éclaire ici sous un autre angle la politique d'aménagement et de logement suivie en Libye qu'étudie O. Pliez, et le rejoint dans sa méfiance pour les préjugés et les hiérarchies implicites que charrie la dénonciation des « consternants paysages urbains » du Sahara (Pliez, p.152).